POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 10. | WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1937 | ROK IV



Jest co robić

Zdawać by się mogło, że pomyślny rozwój stosunków handlowych na morzu — zależny jest jedynie od potrzebnej ilości statków oraz doświadczenia i zdolności ludzi pracujących w przedsiębiorstwach morskich. Tymczasem na wynik dodatni każdego naszego przedsięwzięcia handlowego, które się wiąże z morzem, na należyte wykonanie każdego planu, składa się cały szereg wzajemnie od siebie zależnych czynników, które sięgają wgłąb życia lądowego.

Gdyby ujrzeć tę współzależność w pracy, w jakimś wykresie — ukazał by się nam obraz niezliczonej ilości linij, idących z poszczególnych punktów lądu ku morzu i skupiających się w porcie w jeden mocny węzeł.

Dlatego mylne jest mniemanie, że całkowite życie morskie skupia się tylko na morzu i w porcie.

Ląd, który stanowi zaplecze, o które opiera się cały mechanizm morskiej pracy — jest istotnym motorem, który wprawia w ruch poszczególne komórki tego mechanizmu.

Bo pomijając już sam fakt, że wszelkie transporty morskie, wszelkie towary, jakie przewożone są na statkach dostarczane są przez poszczególne ośrodki życia przemysłowego czy handlowego na lądzie, ale poza tym faktem istnieją jeszcze różne przyczyny, działające na wynik pracy morskiej, na jej sukcesy.

Dość często słyszy się od jakiegoś zapalonego miłośnika morza i jego spraw słowa, wypowiedziane z żalem: „Dlaczego ja nie jestem marynarzem?". Albo znów słyszy się marzenia młodych chłopców: „Co dałbym za to, żeby zostać marynarzem!".

Rzecz prosta, że tych niedoszłych lub spóźnionych narynarzy — pociąga w ich świadomości barwny, pełen rozmaitości i przygód tryb życia marynarzy, oczarowuje ich piękno i tajemniczość morza, widzianego tylko z lądu — nie myślą wtedy na pewno o tej najistotniejszej stronie wartości morza, o tym co ono człowiekowi dać może.

Bo przecież każdy człowiek nawet oddzielony setkami kilometrów od morza jest w możności wiele zdziałać dla dobra sprawy morskiej — nawet częstokroć więcej niż każdy, pełniący na statku swą służbę marynarz.

Jest przecież w naszej polskiej pracy morskiej tyle do odrobienia starych zaległości, tyle do wykonania nowych rzeczy, że potrzeba współpracy celowej wszystkich Polaków, którym sprawa naszego rozwoju na morzu leży na sercu.

I nie należy sądzić, że wynik tej pracy zależy tylko od władz państwowych i od wszelkich innych czynników kierujących. W pracy morskiej bierze przeciw udział każdy robotnik, którego wyroby pracy idą statkami za morza, każdy rolnik, którego płody chętnie są poszukiwane na obcych rynkach.

A jest rzeczą powszechnie znaną, że o sprzedaż tego samego towaru ubiegają się na obcych rynkach różne państwa. Taki nabywca mając duży wybór kupuje rzecz prosta towar najlepszy.

I tu właśnie leży rola, jaką spełnia każdy Polak pracujący, od którego jakości pracy — jakże bardzo ściśle jest uzależniony zbyt towarów zagranicą.

Jest dużo jeszcze do zrobienia. Nasz eksport wzrastający z dnia na dzień nietylko nie może osłabnąć, lecz musi stopniowo wzrastać, z drugiej znów strony ten wzrastający przewóz drogą morską przez nasze porty wpływa na to, że np. port gdyński pracować musi bez przerwy dzień i noc, bo staje się już za ciasny.

W miarę możliwości będzie coraz bardziej rozbudowywany. Lecz na szybkość przeładunku wpływać muszą nietylko urządzenia techniczne, gdyż poza nimi ogromną rolę spełnia tutaj robotnik portowy. Jego przygotowanie i znajomość pracy stanowi również ważny czynnik w transporcie morskim.

Oprócz różnych potrzeb, które zarysowują się w życiu samego portu — istnieje jeszcze dużo spraw palących, wiążących się z życiem lądu. Sprawą niemniej ważną w transporcie morskim i wykorzystaniu morza dla dobrobytu obywateli — jak port, jest sieć dróg, które wiążą wszystkie ośrodki życia lądowego z portami.

Na pierwsze miejsce wysuwają się tutaj rzeki śródlądowe, jako najtańszy środek lokomocji. U nas stan ten jest jeszcze w bardzo pierwotnym okresie, — istnieje dopiero szereg różnych projektów regulacyj rzek, budowy kanałów, które sprawę tę częściowo przynajmniej rozwiążą.

Dziwne, że dotąd nie zauważono, że przez niezałatwienie sprawy regulacyj rzek i stworzenia spławnych połączeń z morzem — tracimy corocznie bardzo dużo. Niewątpliwie sumy, zresztą dość znaczne, włożone w tego rodzaju inwestycje szybko by się opłaciły.

Wystarczy zajrzeć do jakiegokolwiek państwa zachodnio europejskiego, by zobaczyć, że każda z rzek śródlądowych aż roi się od barek,

statków, które wypełnione towarem zmierzają do portów lub wracają wgłąb lądu.

Bo każda uregulowana rzeka, która staje się towarowym szlakiem komunikacyjnym jest takim samym oddechem dla danej okolicy przez którą owa rzeka przepływa, jak morze dla całego narodu.

Jest roboty pełne ręce, trzeba by spadł ten ciężar nietylko na wyższe czynniki kierownicze. Bo ciężar każdej pracy, każdego przedsięwzięcia — to nietylko jego przemyślanie, przygotowanie i wykonywanie za pomocą środków pieniężnych, lecz dokładność tego wykonania przez każdego robotnika i inżyniera — to wreszcie troska, żeby kosztem największych wysiłków — zrobić jaknajwięcej.

Każde nowe poczynania w kierunku powiązania się gospodarczego coraz mocniejszymi węzłami ze światem — musi znaleźć głębokie zrozumienie w całym społeczeństwie, a wykonywanie tych planów musi być przez każdego pojmowane w ten sposób, — jakby od pracy jednego np. robotnika zależyć miało dobro całej sprawy.

Toteż piszemy te słowa z głęboką wiarą, że ci wszyscy, którzy w ubiegłym lecie na własne oczy oglądali Gdynię i morze — będą wśród swoich najbliższych szerzyć zrozumienie jego spraw i ufność w przyszłą potężną Polskę morską.

W tym numerze „Polski na Morzu" poświęcamy dużo miejsca wiadomościom i sprawozdaniom z obozów i wycieczek, zorganizowanych przez Ligę Morską i Kolonialną dla warstw pracujących.

Liga Morska i Kolonialna mimo napotykanych trudności coraz usilniej dąży do tego, aby jaknajbardziej bezpośrednim i serdecznym węzłem powiązać świat pracy i wieś z morzem.

Cel ten mają w pierwszym rzędzie spełnić wycieczki statkami polskimi po morzu i obozy nadmorskie i żeglarskie. Stanowić one mają nietylko wypoczynek po ciężkiej całorocznej pracy, lecz mają ukazać, zmęczonym od wysiłku oczom polskiego robotnika — wspaniałość morza i całej potęgi życia morskiego.

Łatwo można było w okresie letnim w Gdyni spotkać różne wycieczki robotnicze. Ile w oczach uczestników, patrzących się na port, na statki, znaleźć można było prawdziwego zachwytu i radości!

I to jest ten jeden z pierwszych odruchów sentymentu, na którym potem nawarstwia się coraz doskonalsze zrozumienie spraw morza, spotyka się coraz wydatniejsze wysiłki dla spraw z nim związanych.

Jest rzeczą pewną, że ci wszyscy, którzy w letnich miesiącach zetknęli się z morzem czy to będąc na obozach, czy na wycieczkach morskich — przynieśli do swych miast i miasteczek nietylko nieginące wspomnienie blasku morza, lecz świadomość tych wszystkich niewykorzystanych dotąd możliwości, których wykonanie stać się musi udziałem każdego obywatela.

Polsce potrzeba dużo jeszcze serc i rąk, które by coraz mocniej budowały jej znaczenie wśród morskich narodów świata.

Nasze wycieczki nad morze

Najpiękniejsze zasady nic nie są warte, jeżeli ich nie popiera się czynem.

Liga Morska i Kolonialna od wielu lat głosi piękno morza, tłumaczy rolę morza w życiu gospodarczym Polski i... pokazuje to morze tysiącom i dziesiątkom tysięcy swoich członków.

Czyż można ocenić piękno morza, nigdy na nie nie spojrzawszy, nie widząc jego bezmiaru, ani błękitu jego wód, ani potęgi jego fal?

Czyż można w pełni uświadomić znaczenie morza w walce z bezrobociem miast i nędzą wsi, nie obejrzawszy urządzeń portowych w Gdyni, nie widząc potężnych dźwigów, unoszących w górę całe wagony z węglem i przesypujących w ciągu niespełna minuty całą ich zawartość do wnętrza okrętów, nie rzuciwszy okiem na liczne statki handlowe, tłoczące się przy nabrzeżach portowych i rozwożące polskie towary po całym świecie.

Przez obydwa porty polskie, Gdynię i Gdańsk, wysyłamy rocznie na tych statkach w świat około 12 milionów ton (milion dwieście tysięcy wagonów) wytworów polskiej pracy.

Nie mając własnego morza, wielu z tych towarów nie moglibyśmy wywozić wcale, bez posiadania własnego dostępu do morza, niejedną kopalnię, będącą w ruchu, musielibyśmy zamknąć a ceny na artykuły rolnicze byłyby jeszcze niższe, niż w okresie największego nasilenia kryzysu.



Tak, morze jest wielką rzeczą, jednym z największych dobrodziejstw Polski dzisiejszej.

I w tym roku kilkanaście tysięcy członków Ligi M. i K. zobaczyło morze. Jak zwykle, w akcji wycieczkowej na pierwsze miejsce wysunął się okręg radomsko-kielecki, który w porozumieniu z okręgiem lubelskim w czasie od 6-go maja do 15 czerwca zorganizował 10 wycieczek. Dalszych 11 wycieczek, które miały się odbyć w drugiej połowie czerwca, lipcu i sierpniu, zostały odwołane z powodu niemożności otrzymania wagonów, o czym obszerniej napisaliśmy w „Morzu".

Koszty udziału w wycieczkach zostały skalkulowane możliwie najtaniej. Wystarczy wymienić, że młodzież szkolna, bez względu na punkt wyjazdu z terenu województw kieleckiego i lubelskiego, opłacała wszystkiego 16 zł. 75 groszy i to płatnych w kilku ratach, w czym mieści się również kwota 50 groszy od osoby na rzecz Ligi Popierania Turystyki.

O korzyściach, jakie uczestnicy wynieśli z wycieczki do Gdyni, najlepiej mówią sami zainteresowani:

Kierownictwo 7-kl. Szkoły Powszechnej im. Marszałka Piłsudskiego w Częstochowie.

...Z wielką przyjemnością, jako kierownik grupy 33-osobowej, składającej się z młodzieży, nauczycielstwa i opieki domowej, muszę podkreślić, że organizacja wycieczek tak pod względem przewozu (wygodne pulmany, z góry wyznaczone miejsca), opieka lekarska i noclegi, sposób wydawania i jakość obiadów, śniadań i kolacji, a już, i to przede wszystkim celowa, planowa organizacja zwiedzania portów i jego urządzeń — zasługuje ze wszechmiar na uznanie i podziękowanie, co też w imieniu własnym, dzieci i starszych uczestników L. M. K. zasyłam.

Kierownictwo 7-kl. Szkoły Powsz. Nr. 9 w Częstochowie:

...Młodzież szkolna odnosi wielkie korzyści z tego rodzaju wycieczek, ucząc się poznawać nasz dorobek na morzu i wybrzeżu i serdecznie go ukochać. Wrażenia są tak silne, że po powrocie do domu i szkoły dłuższy czas żyje się nimi, dzieląc się wrażeniami z tymi, którzy nie mieli możności i szczęścia wziąć udziału w wycieczce. Jeżeli dodać jeszcze, że młodzież zrzeszona w Kole L.M.K. zaprosiła uczestników wycieczki na kilka ogólnych zebrań i ciekawie wypytywała się o wszystkie przeżycia i przygody, oglądając z wielką ciekawością przywiezione obrazki, pocztówki it.p. pamiątki, a nawet próbowała wodę morską z butelek, to wszystko pozwala stwierdzić, że wycieczka jest najlepszą i najskuteczniejszą propagandą naszej Gdyni, za co organiza-

torom wycieczek należy się najserdeczniejsze podziękowanie.

Kierownictwo 7-kl. Szkoły Powszechnej w Radoszczycach pow. Konecki:

...Podróż do Gdyni odbyła się w bardzo miłym nastroju, uczniowie przejęci ważnością chwili pilnie przyglądali się przesuwającemu się krajobrazowi. Dopiero noc przerwała obserwację, ale już wczesnym rankiem młodzież znów była w oknach wagonów. Po przyjeździe do Gdyni, rozmieszczenie wycieczek w Hotelu Emigracyjnym odbyło się szybko i sprawnie, z czego nie trudno się było domyślić, że wszystko poprzednio już było doskonale przemyślane. Sam Hotel Emigracyjny wywarł na uczestnikach wielkie wrażenie, takich bowiem budynków z tak ogromnymi salami — nowocześnie urządzonymi nie miały dotychczas sposobności oglądać. Gdynia natomiast, a szczególnie morze i przejazd statkiem na Hel, wywarła na nich imponujące wrażenie.

Zwiedzanie portu całkowicie pochłonęło ich uwagę, tym więcej, że każdy szczegół był odpowiednio wyjaśniony i że wszystkiemu można było dobrze się przyglądać, dzięki podzieleniu wycieczki na grupy. W Radoszczycach zaś zaczął się cały ciąg opowiadań o przeżytych wrażeniach, o znaczeniu Gdyni, potędze polskiego morza it.p. Opowiadano ze szczegółami tym wszystkim, którzy jechać nie mogli stwierdzając, że morza nigdy nie oddadzą.

Kierownictwo 7-kl. Szkoły Powszechnej Nr. 2 w Olkszu:

...Wycieczka była urządzona doskonale pod każdym względem. Jazda koleją wygodna. Dom noclegowy czysty, jedzenie dobre i tanie, obsługa uprzejma. Mimo niepogody, dzięki celowemu i fachowemu zorganizowaniu, oprowadzeniu i pokazaniu wszystkiego, co było godne widzenia, wycieczkowicze byli bardzo zadowoleni. Wycieczki szkolne do Gdyni mają dla młodzieży olbrzymie znaczenie wychowawcze — Zarządowi Okręgu LMK. w Radomiu należy się za to uznanie.

Opiekunka Koła Szkolnego L. M. K. przy Szkole Powszechnej w Ćmielowie:

...Nie ulega wątpliwości, że żadne kino, obrazy i nawet najlepsze odczyty nie dadzą tego, co jedna wycieczka. Kto widział morze, doznał na nim tyle wrażeń, ile dała odbyta wycieczka, nie może zapomnieć tego do śmierci i napewno inaczej od tej chwili odpowiadał będzie na wezwanie: „Do obrony naszego Morza i wybrzeża".

Uczenice Szkoły Zawodowej Żeńskiej w Sandomierzu:

...Pełne wrażeń i zachwytów wróciłyśmy z nad Bałtyku, toteż niezwłocznie piszemy do Szanownego Zarządu, by podziękować za wspaniałą wycieczkę, jaką nam zorganizował. Wielki wysiłek i poświęcenie organizatorów wycieczki wprowadził nas w podziw, gdyż tak wspaniałej wycieczki niespodziewaliśmy się przeżywać. Z uznaniem i podziwem patrzyłyśmy na porządek, w jakim się odbywała wycieczka. Potęga Gdyni wraz z portami i majestatyczność morza zrobiły na nas silne wrażenie, bo dotychczas morze i Gdynię kochałyśmy tylko, jako piękne marzenie, obecnie zaś uważamy je za czynnik, który przyczyni się do rozwoju gospodarki i do obrony naszego kraju. Sama myśl utraty morza przeraża nas i wstrząsa dreszczem grozy i mimowoli buntuje się w nas dusza, wzywając do walki o nasze piękne kochane morze. Toteż za ujrzenie morza i Gdyni, za ułatwienie nam oglądania potęgi polskiej, zasyłamy całemu Zarządowi wycieczki serdeczne podziękowanie i zapewnienia, że wycieczka ta dała nam dużo korzyści i hartu ducha. Teraz bogactwo morza i potęgi Gdyni nie jest dla nas mrzonką, lub piękną bajką, lecz prawdziwą rzeczywistością. Naocznie oglądałyśmy wielki wysiłek naszych rodaków, którzy w tak krótkim czasie zdołali wybudować Gdynię, miasto, port i flotę morską. Wyrywa się z naszych piersi potężny okrzyk: „nie damy morza, bo ono jest naszą potęgą i bogactwem". Jeszcze raz dziękujemy i zapewniamy Szanownych Panów o naszej dla Nich wdzięczności.

Młodzież Szkoły Powszechnej Nr. 3 w Zawierciu:

...Nadeszła wreszcie oczekiwana chwila wyjazdu. Widzieliśmy polskie morze, o które Polacy tak długo walczyli, ba, nawet jechaliśmy na nim statkiem. Widzieliśmy port i jego automatyczne urządzenia, rybaków Kaszubów przy ich ciężkiej i niebezpiecznej pracy, bezkresną głębię morza, której widok nas upajał. Byliśmy dumni z wielkiego dzieła, dokonanego w tak krótkim czasie, wysiłkiem całego narodu. Szczęśliwi, że dano nam możność zwiedzenia tego wszystkiego i pełni wrażeń wróciliśmy do naszej pracy codziennej, obiecując sobie, że praca w szkolnym Kole LMK. przyczynimy się do wzmocnienia Polski na morzu.

Przytoczone głosy świadczą najlepiej o wielkim pożytku masowej akcji wycieczkowej nad morze. W roku przyszłym powinniśmy liczbę wycieczkowiczów doprowadzić do 50 tysięcy, a wówczas śmiało będziemy mogli powiedzieć:

Nasza wiara jest żywa i żadna moc obca jej nie wydrze.

Michał Pankiewicz.

Obozy letnie LMK a robotnicy

Zawsze było jedną z głównych trosk Ligi Morskiej i Kolonialnej, by morskie uświadomienie społeczeństwa sięgało nie tylko do warstw uprzywilejowanych, lecz by przede wszystkim szło w masy, a więc przede wszystkim do robotników i włościan. Trzeba bowiem jasno zdać sobie sprawę z tego, że jeżeli naród polski ma się stać narodem morskim, to idea LMK musi objąć najważniejszy, bo liczebnie najwyższy zrąb tego narodu. Około ¾ obywateli Rzeczypospolitej — to włościanie, w miastach zaś procent ludności robotniczej jest bardzo wielki, a zwłaszcza w okręgach przemysłowych — gdzie większość robotnicza góruje najwyraźniej.

Środkami najprostszymi, jakie Liga Morska i Kolonialna stosuje celem bezpośredniego zbliżenia obywatela polskiego z morzem, są imprezy letnie, a mianowicie obozy i wycieczki nadmorskie.

Toteż w roku bieżącym w obozach Ligi Morskiej i Kolonialnej spędziły letni urlop większe grupy robotnicze, co niewątpliwie jest zapoczątkowaniem odpowiedniej akcji stałej w tym kierunku.

Tak więc w czasie od 27 czerwca do 10 lipca w nadmorskim obozie LMK w Mieroszynie zakwaterowano 140 robotników ze Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych „Scheibler i Grohman" w Łodzi; w czasie od 1 do 21 sierpnia — 32 osoby, rekrutujące się spośród starszej młodzieży robotniczej, zrzeszonej w Przysposobieniu Morskim Oddziału LMK w Nowym Bytomiu; w czasie zaś od 15 do 28 sierpnia — 41 robotników tartacznych z Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych, z terenu całej Polski.

Razem więc w Obozie LMK Mieroszynie uczestniczyło 213 robotników zrzeszonych, przy czym nie bierzemy tu pod uwagę tych pracowników fizycznych, którzy w obozach przebywali nie z ramienia wyżej wymienionych grup, lecz naskutek własnych zgłoszeń indywidualnych.

W opłatach za pobyt w obozie — wobec robotników stosowano indywidualne zniżki, umożliwiając im w ten sposób możność spędzenia urlopu nad morzem, co przy cenach zbyt wysokich na robotniczą kieszeń—mogłoby okazać się niemożliwe. Jeśli chodzi o warunki mieszkalne i wyżywienie, to były one jednakowe dla wszystkich, bez względu na to, jaki stopień zamożności, jaką klasą społeczna i jaki zawód reprezentował dany uczestnik obozu. Tak więc można było zaobserwować budujące zrównanie klas społecznych, w jednym bowiem domku campingowym mieszkali i przebywali z sobą: robotnik, lekarz, inżynier, nauczyciel, urzędnik i t. p. Samopoczucie tych wszystkich przedstawicieli różnych warstw społeczeństwa było doskonałe. Zapoznawali się oni wzajemnie i zżywali, z wyraźnym zyskiem dla ideologii LMK. Wspólna plaża, gimnastyka, pływanie, wspólne wycieczki do Gdyni i Gdańska, przy wydatnej a bezinteresownej dla robotników pomocy materialnej ze strony rybaków kaszubskich w postaci bezpłatnych przewozów kutrami — wszystko to stwarzało nastrój serdeczności i braterstwa.

Między innymi świadczy o tym pismo Zarządu Oddziału LMK przy Zjednoczonych Zakładach Włókienniczych „Scheibler i Grohman", potwierdzające, iż wszyscy spośród 140 uczestników tej grupy „byli zupełnie zadowoleni i z żalem opuścili obóz LMK w Mieroszynie".

Tak samo w Ośrodku Żeglarskim dla młodzieży, zorganizowanym przez Okręg Łódzki LMK nad Jeziorem Gosławickim — na 134 uczestników Ośrodka było 116 młodzieży robotniczej, a więc przeważająca większość.

Jeśli chodzi o kilkudniowe wycieczki z głębi kraju do Gdyni, to i takie odbywały się, przy czym w dniach od 15—18 maja Okręg Radomsko-Kielecki pokazał Gdynię i morze 932 osobom, reprezentującym świat pracy fizycznej, a więc włościanom i robotnikom, zbieranym grupami wzdłuż linii kolejowej na trasie Bełżec — Lublin — Siedlce. Przyszłe, zamierzane jeszcze w b. r. wycieczki, musiano, niestety, odłożyć ze względów od LMK niezależnych.

Powyższe cyfry, aczkolwiek pokaźne, są jednak jeszcze nazbyt małe w stosunku do akcyj, przez LMK zamierzanych. Toteż cyfry te należy dziś traktować jako wyniki próbne, doświadczalne, z tym że próby okazały się dodatnie i pomyślne.

Niewątpliwie już rok przyszły przyniesie wyższe osiągnięcia w dziedzinie bezpośredniego zetknięcia warstw włościan i robotników z morzem — co zarówno dla nich, jak i dla pogłębienia ideologii LMK jest ze wszech miar pożądane.

M. K.

Do dnia 22 września 1937 roku zebrano na

F.O.M.

w gotówce i papierach wart. zł 5.761.284,52

Ostatnie wypadki światowe a marynarka wojenna

Jeżeli są jeszcze w Polsce ludzie, którzy wątpią w potrzebę silnej marynarki wojennej i sądzą, że wojny rozstrzygają się wyłącznie na lądzie, — to ostatnie wypadki w Hiszpanii i Chinach musiały diablo w nich tę wiarę zachwiać.

A no, bardzo prosto. Japończycy już przed 43 laty (w r. 1894) wygrali z Chinami wielką wojnę, którą rozstrzygnęła bitwa morska pod Yalu i zdobycie nadmorskiej twierdzy chińskiej Wej-haj-wej. Potem wygrali wojnę z Rosją (w latach 1904/5), gdzie też bitwa morska pod Cuszymą i zdobycie nadmorskiej twierdzy — Portu Artura — rozstrzygnęły o zwycięstwie nad pozornie silniejszym państwem cara. Teraz znów biją się z Chińczykami i choć trudno zgadnąć co będzie, to jednak z całą pewnością stwierdzić można:

Japończycy dzięki swej marynarce wojennej panują na wodach Wschodu, a więc mogą lądować pod osłoną jej dział jak chcą i gdzie chcą. Chiny nie posiadają floty zdolnej do walki z okrętami cesarza Japonii (mają tylko trochę okrętów lekkich, po większej części przestarzałych), a więc nie mogą się temu lądowaniu przeciwstawić, zupełnie tak jak Polska za czasów „Potopu" nie mogła się przeciwstawić najazdowi morskiemu Szwedów. Nieprzyjaciel tedy ląduje, umacnia się pod osłoną dział okrętowych i rusza w głąb kraju. Jeśli nawet cudem zostanie pobity, to wycofa się znów pod osłonę tych okrętów i odpłynie nieścigany — bo czemże? Po tym długo jeszcze może szkodzić blokadą, topieniem transportów it.d.

Natomiast zanieść ogień i miecz do Japonii jest dla Chińczyków dziś rzeczą tak samo niemożliwą, jak dla Polski XVII wieku najechać Szwecję, albo Anglię...

Musimy więc pamiętać, że bez marynarki wojennej nie ma zwycięstwa nawet na lądzie. Jeśli w roku 1920-ym żołnierz polski miał jeszcze czym strzelać, to jedynie dzięki temu, że okręty wojenne Francji i Anglii zawinęły pod Gdańsk. Ale w takich razach lepiej liczyć na własną flotę, niż na cudzą...

Nie inaczej mają się wypadki w Hiszpanii. Tam ma miejsce wojna domowa, a więc o zupełnie lądowym charakterze. Zdawałoby się, że marynarka wojenna nie ma tu wiele do powiedzenia. Tymczasem okazuje się, że rozstrzygnięcie walki znów zależy tylko od panowania na morzu. I jeśli dziś szala zwycięstwa przechyla się na stronę powstańców generała Franco, to tylko dlatego, że on i jego sprzymierzeńcy panują na morzu.

Obie strony walczące nie są samowystarczalne i muszą otrzymywać zaopatrzenie w broń, amunicję, sprzęt wojskowy, materiały pędne i żywność — z zagranicy. Ale podczas gdy powstańcy i ich sprzymierzeńcy panując na morzu łatwo wszystko sprowadzają, to rząd walencki — przeciwnie, ma z tym ogromne trudności. Nie jest on w stanie ani bronić morskich dróg do swych portów wiodących, ani eskortować transportowców. Jego sprzymierzeńcy (Sowiety) też są jeszcze słabi na morzu, bo dotychczas cały nacisk kładli głównie na rozwój wojska lądowego i lotnictwa. Okazało się, że to nie wystarcza, aby mieć głos decydujący w jakimkolwiek sporze międzynarodowym, a nawet bronić własnych granic. Boć bez floty można tylko odbierać razy, bez możności ich oddania.

Trzeci przykład mamy zresztą w ostatniej wojnie włosko-abisyńskiej. Cały świat zdawał się być przeciwko Włochom, za Abisynią. A jednak Włochy wojnę tą wygrały, zajęły państwo abisyńskie, uczyniły zeń swoją kolonię, dokąd kierują nadmiar małorolnych i bezrobotnych. Mimo — że droga z Włoch do Abisynii wiedzie przez będący pod władzą Anglii Kanał Suezki; mimo, że flota brytyjska jest najsilniejszą na świecie — nikt nie poważył się czynnie Włochom przeszkodzić. I to tylko dlatego, że Włochy posiadają dość silną marynarkę wojenną, która, acz słabsza od angielskiej, ale ożywiona duchem zaczepnym i pełnowartościowa co do sprzętu — mogła była Anglikom przysporzyć wiele strat i kłopotu.

Praktyczni Anglicy namyślili się, że gra nie warta świeczki, i dali za wygraną. Oczywiście, gdyby Włochy posiadały flotę słabiutką, rzecz miałaby się zupełnie inaczej. Stąd wniosek, że nie trzeba być wcale silniejszym od sąsiada, ale trzeba mieć taką marynarkę, aby jej obecność stanowiła już dla przeciwnika pewną groźbę, pewne ryzyko strat, powód do szacunku i zastanowienia się. Tak jest też i z Polską.

Bez marynarki wojennej nie można ani prowadzić wojny ani korzystać z dobrodziejstw pokoju. I dlatego Polska musi mieć silną marynarkę wojenną. Nie taką aby przewyższała sobą siły morskie wielkich mocarstw, ale taką aby sama jej obecność była hamulcem wszelkich wrogich przeciw Polsce poczynań. Wówczas dopiero kraj nasz będzie bogaty i potężny.

Czy tak się stanie — zależy tylko od nas samych.

Inż. Julian Ginsberg.

Na morskich szlakach

Świeżo została wdana książeczka Gustawa Olechowskiego dla młodzieży, której fabuła jest następująca: na międzynarodowym Jamboree skautowym w Gödölö na Węgrzech, dwunastoletni harcerz polski Ludwik Zamorski zaprzyjaźnił się serdecznie z równym mu wiekiem skautem holenderskim, Janem Vancouverem. Okazuje się z czasem, że ojciec Janka jest zamożnym kupcem rotterdamskim, który często sprowadza towary polskie, nabywając je za pośrednictwem p. Zamorskiego. Przyjaźń obu chłopców znacznie pogłębia się, gdy Ludwik na zaproszenie państwa Vancouver jedzie z nimi i Jankiem **„Na wielką wyprawę"** (tak brzmi tytuł książeczki) przez Ocean do Kanady. Oczywiście przed tym szczegółowo zwiedza Gdynię, potem Holandię, na Atlantyku również wiele ciekawych rzeczy ma do zobaczenia.

W taki oto sposób młody czytelnik, zainteresowany akcją opowiadania, mimowoli przyswaja sobie moc drobnych, lecz ściśle wiążących się ze sobą szczegółów z zakresu wiedzy morskiej. Gdynia, porty holenderskie i amerykańskie — to zręczne preteksty do przemycenia wiadomości o urządzeniach portowych, o handlu morskim; podróż na statku — to znów marynarka handlowa, urządzenie i zadania statku, służba morska i t. d. Naprawdę, wydaje się, że jest to jedyny sposób, jaki należałoby stosować, pisząc popularne książki dla młodzieży z zakresu wiedzy morskiej.

Podobna w założeniach i celu jest druga z omawianych tu książek, przeznaczona jednakże dla czytelnika poważniejszego, mniej przypadkowego. Jest to **„Na gdyńskim szlaku"**, pióra Stanisława Zadrożnego**), autora niewątpliwie zżytego już z morzem i operującego sugestiami literackimi. Dzieło to, tak je wypada nazwać, jest bodaj pierwszą u nas próbą połączenia w sobie: wartości literackich wraz ze szlachetnymi zamierzeniami dania czytelnikowi rzetelnej wiedzy o sprawach, związanych z morzem, handlem morskim, marynarką handlową i ludźmi.

Już na wstępie uderza czytelnika niespotykana w tego rodzaju wydawnictwach praca autora nad językiem: „Oczy żołnierskie, nad wyraz strudzone od wiecznego wypatrywania na przedpola, od nieustannego czuwania, objęły pewnego dnia zsiniałą przestrzeń morza"...

Tym właśnie językiem, wypracowanym, starannym, gładkim — daje nam autor najpierw **„Zarys historii marynarki"** handlowej oraz dodany tu podrozdział **„Linie regularne"**, a następnie opowiada nam z niewątpliwą znajomością rzeczy, jak się odbywają **„Narodziny statku"**. Tego samego typu literackiego są znacznie dalsze rozdziały książki, mianowicie **„Port"**, **„Transport morski"** i **„Eksport masowego ładunku"**. Swobodnie, nie przeciążając książki nadmiernym balastem cyfr i terminów, stosując tylko najniezbędniejsze — wprowadza czytelnika w świat morza, świat lądowi tak różny.

Wyrazista więź uczuciowa, łącząca autora z morzem, dobitnie zarysowała się zwłaszcza w końcowych rozdziałach książki. Kiedy bowiem Zadrożny opowiada o **„Żaglach i maszynach"**, o **„Marynarzach"** i jak jest **„W gnieździe morskich pionierów"**, gdy opisuje **„Uczniów i ich statki"**, — to czujemy, że książka ta nie powstała tylko dla spopularyzowania pewnych zagadnień morskich, że mianowicie napisana została z wewnętrznej potrzeby morskiego wyżycia się piórem. Jest na kartach tych rozdziałów tyle podziwu dla ubiegłej epoki dawnych żaglowców, dla piękna żagli, dla hartu ludzi, pływających pod nimi — że odnosi się wrażenie, jakoby autor wypisał tu swój szczery żal, że epoka ta minęła i że nie dane mu było przeżyć choć jeden z jej dni niepowrotnych.

Jeszcze inny charakter, jeśli chodzi o formę, mają końcowe rozdziały, a raczej już reportaże literackie: **„Pilot wprowadza statek do portu"**, **„Wiatr prószy pyłem w oczy"** i **„Gdyński reportaż"**.

Taką różnolitość konstrukcyj, nadanych przez autora poszczególnym rozdziałom, mogłaby być wzięta za złe, gdyby nie ten wspólny ton, łączący wzajemnie i ściśle jedną całość książki. Wrażenie ogólne pozostaje niewątpliwie bardzo dodatnie, tak ze względu na język książki fachowej, dotychczas w ten sposób jeszcze nie opracowywanej, — jak i z uwagi na jej zadania popularyzatorskie, jakie książka ta spełnia.

„Na gdyńskim szlaku" — to wypełnienie dotkliwej luki w naszym piśmiennictwie morskim. I tu jeszcze ukłon w stronę wydawcy: książka wydana została bardzo estetycznie i starannie, zdobią ją zaś liczne reprodukcje fotograficzne, wykonane bardzo starannie.

Zb. Jasiński

---

*) Gustaw Olechowski: „Na wielką wyprawę" (z ilustracjami). Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych we Lwowie, 1937. Stron 120.

(** Stanisław Zadroży: „Na gdyńskim szlaku" (z ilustracjami). Całkowite opracowanie graficzne Atelier Girs-Barcz. Wydawnictwo M. Arcta w Warszawie, 1937. Stron 178.



Wywóz jaj z Polski za granicę

Jajczarstwo ma duże znaczenie nie tylko dla tych co trudnią się chowem kur, t. j. dla rolników, ale również i dla ogólnego gospodarstwa.

Z ogólnej ilości wytwarzanych jaj, przypada w Polsce: około 2/3 części na spożycie w kraju, a około 1/3 część na wywóz za granicę do różnych państw. Eksport (wywóz) jaj naszemu gospodarstwu narodowemu przynosi nie mniejsze korzyści, aniżeli wywóz innych artykułów.

Podobnie jak wywóz innych artykułów tak samo i jaja, sprzedawane za granicą przyczyniają się do powiększenia dopływu do kraju obcych walut, bądź też ułatwiają handel wymienny z innymi krajami.

Obecne warunki, panujące w tak zwanym międzynarodowym handlu w porównaniu z tymi warunkami jakie miały miejsce dawniej uległy gruntownej zmianie.

Jeżeli chodzi o nasze zegraniczne rynki, na których sprzedajemy jaja wywożone, to możliwości zbytu na tak zwanych „sąsiednich" rynkach są coraz szczuplejsze, i z tej racji trzeba z produktem iść na rynki bardziej odległe, czyniąc to wszystko co należy, ażeby rynki te zdobyć i móc korzystnie sprzedać towar, co nie jest zadaniem zbyt łatwym, bowiem o te same rynki co i my ubiega się wiele krajów rozporządzających t. z. nadwyżkami jaj.

Wspomniałem powyżej o tak zwanych sąsiedzkich rynkach, otóż jeżeli chodzi o sprzedaż jaj, to w latach dawniejszych, do roku 1930, około 80% ogólnego wywozu jaj z Polski, sprzedane zostało w krajach bliżej z nami sąsiadujących, t. j. do Niemiec, Austrii, Czechosłowacji i in., przyczem dowóz jaj uskuteczniano kolejami, natomiast około 20% jaj przypadło na wywóz morzem, na dalsze rynki.

W następnych latach, zapotrzebowanie na jaja ze strony pewnych rynków sąsiednich, a zwłaszcza ze strony Niemiec poważnie zmalało, podczas gdy do roku 1930, na Niemcy przypadało około 50% wywozu jaj z Polski, to w roku 1931 — 25%, a 1932 około 11%, a w roku 1934 niecały 1%.

Gdy zaczęły zmniejszać się możliwości sprzedaży jaj na rynkach bliższych, uwaga naszych władz państwowych, oraz tych którzy trudnią się wywozami jaj, zwrócona została na bardziej odległe rynki, do których z towarem taniej dotrzeć można tylko przy korzystaniu z usług morza. O ile w r. 1930 na przewóz morzem przypadało zaledwie 20% ogólnego wywozu jaj z Polski, to już w 1933 na przewóz morski przypadło około 50%, w 1934 około 60%, a w ostatnich dwóch ubiegłych latach około 80%.

Morzem wywozi się jaja z Polski do Anglii, Hiszpanii, Tangeru, Gibraltaru, a w r. 1935 próbne transporty jaj polskich wysłano do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej; pozatem projektuje się wysyłkę jaj i na inne rynki zamorskie.

Znaczenie morza dla wywozu jaj z Polski z każdym rokiem wzrosta, przyczem to jest rzeczą ważną, że mamy możność nie tylko dowożenia jaj do portu gdyńskiego własnymi kolejami państwowymi, a z Gdyni — morzem polskimi statkami. Gdybyśmy nie posiadali własnego dostępu do morza i własnych statków dla przewozu towarów, siłą rzeczy musielibyśmy wysyłać jaja, od granic państwa ośmiu liniami kolejowymi, do obcych portów, a stąd obcymi okrętami do portów przeznaczenia polskiego towaru.

Taki stan rzeczy nie tylko powodowałby zwiększenie obciążenia z tytułu przewozu towaru, ale co ważniejsza mocno krępowałby rozwój naszego handlu z zagranicą i uzależniał by nas od innych krajów.

Obecnie wysyłamy towar morzem, z polskiego portu i polskimi statkami, i im bardziej rozbudujemy nasze siły na morzu, tym bujniej będzie się rozwijał nasz handel z krajami zamorskimi. Wywóz jaj spełnia rolę regulatora cen, dzięki wywozowi nadwyżek ceny na jaja w kraju utrzymują się na poziomie korzystniejszym dla rolnika. Niemniej jednak starać się winniśmy o to, ażeby wywóz ten utrzymywał się ilościowo w dużych granicach, oraz ażeby na jaja polskie osiągać ceny jak najkorzystniejsze, nie mniejsze od cen osiąganych za ten produkt przez inne państwa.

Osiąganie właściwych cen za jaja wywożone z naszego kraju stanowić powinno wspólną troskę zarówno rolników jak i tych, którzy trudnią się wywozem jaj.

Im bardziej będą ulepszone metody pracy rolników w dziedzinie chowu kur i im wzorowiej będzie przygotowany towar na wywóz za granicę, tym bardziej następować będzie doskonalenie tego wywozu, a w rezultacie zapewni to wyższe ceny na wywożony towar.

Dochody jakie daje obecnie jajczarstwo mogą być znacznie powiększone, i to bez szczególnych wydatków pieniężnych, pod warunkiem, że rolnik dostarczać będzie do handlu towar o wyższej wartości handlowej, to znaczy z czysta skorupą, świeży, o treści zdrowej i nieuszkodzonej, natomiast wywożący jaja, produkt przeznaczony na wywóz, przygotowywał będzie odpowiednio do wymagań rynków odbiorczych.

Odnośnie przygotowania jaj na wywóz za granicę z każdym rokiem następuje duża poprawa, co zgodnie stwierdzają odbiorcy zagraniczni, niemniej jednak w pracy na tym odcinku eksportu ustawać nie wolno.

Warunki dla rozwoju jajczarstwa w Polsce mamy znacznie lepsze, aniżeli wiele innych krajów, przede wszystkim posiadamy dostateczną ilość ludzi, mogących znaleźć zatrudnienie w tej gałęzi handlu i doprowadzić handel jajczarski do pożądanego stanu.

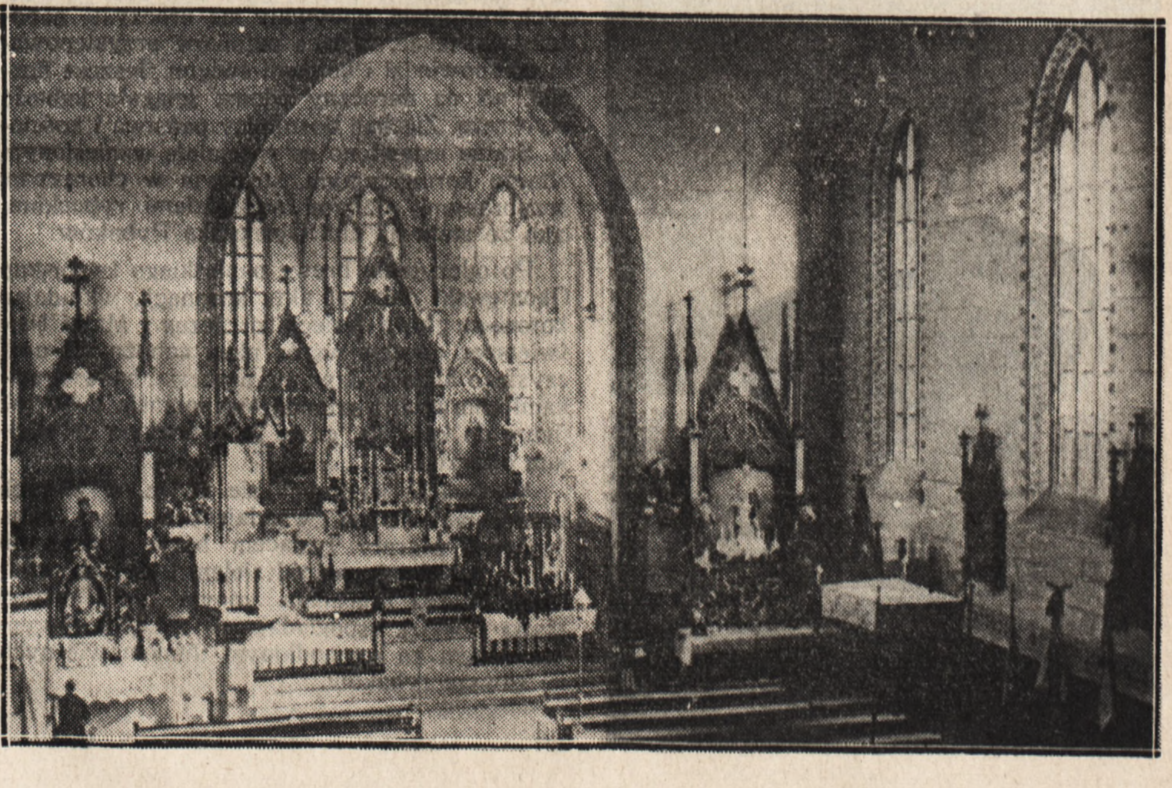
Z Polski, polskimi statkami, wywozimy towar wyborowej jakości, zdobywając rynki odbiorcze i osiągając dobre ceny za polski produkt.

Al. Zachorski

Królowa Morza Polskiego

Na wysokim brzegu Zatoki Puckiej wystrzela ku niebu wysmukła wieżyczka kościoła swarzewskiego, w którym otaczana wielką czcią i umiłowaniem znajduje się cudowna figura Matki Boskiej. Podobnie, jak cała Polska ze swą Patronką uważa cudami słynącą Matkę Boską Częstochowską, jak Wileńszczyzna garnie się ku Panience Ostrobramskiej, tak lud kaszubski od dawien dawna zwracał się w troskach swych i nieszczęściach ku Matce Boskiej Swarzewskiej, u niej szukał ratunku, ją nazwał Opiekunką rybaków i Królową Morza. A ponieważ nie ustalona została dotychczas historia samego kościołka w Swarzewie, ani też nie jest wiadomo, skąd i kiedy sprowadzona została cudowna statua, otoczyła ją legenda ludowa, która głosi, że niegdyś, przed wielu wiekami znajdowała się ona w kościele na Helu, skąd jednak przez innowierców w czasach reformacji miała być wyrzucona w morze. Nie zatonęła jednak, nie zmarniała na dnie morskim, a przepłynęła Zatokę Pucką, aż ją na brzegu Kępy Swarzewskiej znaleźli pobożni rybacy, ponieśli do kościoła i z czcią wielką ustawili na ołtarzu, skąd już miała odtąd patronować im i z matczyną miłością od niejednego nieszczęścia wyzwalać.

Toteż u stóp swarzewskiego ołtarza zawsze ktoś w modłach łaski Jej wypraszał, czy też składał dzięki za spełnione prośby. Rokrocznie też przybywało przeróżnych wotów — serc, gwiazd, korali i innych, najróżnorodniejszych. Jedne były bogate i kosztowne, inne skromne i biedne, nic prawie nie znaczące, ale wszystkie składane od wdzięcznych serc ludzkich, jako dary dla Najmiłościwszej Panienki.



A gdy przyjdzie dzień odpustu 8 września, do Swarzewa ściągają liczne procesje z całego wybrzeża, tłumy pątników z pod Dębek i Karwi, z półwyspu helskiego — z Helu, Jastarni, Kuźnicy i Chałup, ze wszystkich miejscowości, rozłożonych wieńcem nad zatoką, nieraz aż hen z pod Gdańska. A wśród chorągwi i sztandarów, wśród bieli małych dziewczątek przeważają czarne stroje rybaków i rybaczek kaszubskich.



Przed dwoma laty gruchnęła po całym wybrzeżu, rozeszła się szybko po całej Polsce, oburzająca wszystkie serca pobożne wiadomość o świętokradzkim ograbieniu kościoła swarzewskiego — cudowna statua została doszczętnie okradziona, zdarto z niej korony, zabrano wszelkie kosztowności, samą figurę porzucił bluźnierca w niedalekim rowie. Znów lud rybacki poniósł zbeszczeszczoną statuę do swego kościoła, a ze wszystkich stron wybrzeża, z dalekich okolic kraju napływać zaczęły ofiary i dary, aby jaknajprędzej przywrócić dawną świetność stroju Królowej Morza i zabezpieczyć kościół przed nowym okradzeniem. Wykuto nowe korony ze szczerego złota, zrobiono prześliczne berło i jabłko królewskie, wysadzane drogimi kamieniami, wykończono odnawianie kościoła, dając pozłacaną płytę stalową, która we wnęce ołtarza zamknie i zabezpieczy przed świętokradztwem statuę Matki Boskiej.

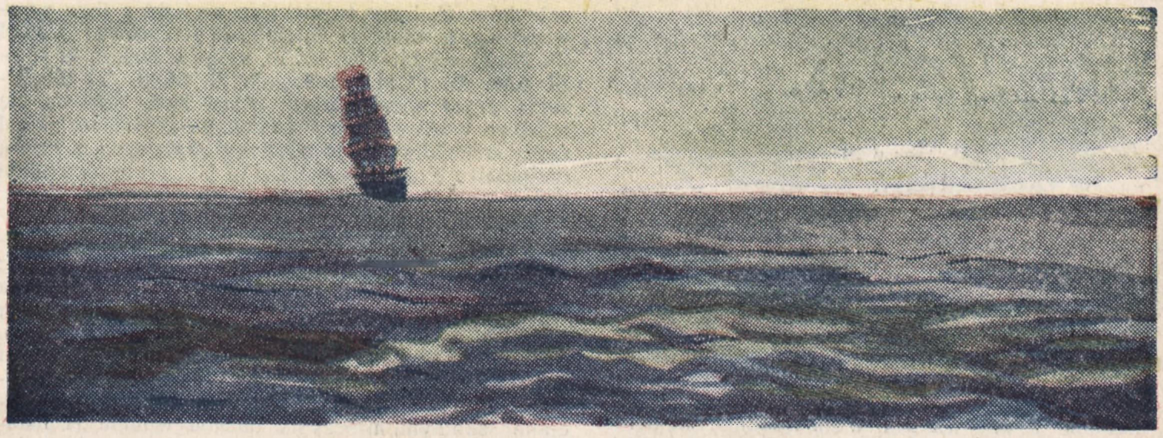


Na dzień 8 września r. b. została wyznaczona uroczystość koronacji. Ojciec Święty, uznając wielkość uczuć, otaczających statuę Matki Boskiej w Swarzewie w specjalnym brewe mianował swym legatem biskupa morskiego, ks. Okoniewskiego, nadając tym samym uroczystości specjalnie podniosły charakter. A w Swarzewie przez wiele dni, poprzedzających koronację, odbywały się uroczyste nabożeństwa, misje, tysiące pątników przystępowało do spowiedzi i komunii świętej. Jeszcze liczniej, niż na doroczny odpust ściągała ludność wybrzeża. Zjechali dostojnicy państwa i kościoła. Statuę ustawiono na specjalnie wzniesionym ołtarzu koronacyjnym, strojnym w chorągwie, przybranymi różnymi narzędziami rybackimi, jako że stała na nim Opiekunka Rybaków.

Po odczytaniu brewe papieskiego ks. biskup Okoniewski dokonał aktu koronacji, wkładając koronę na głowę Dzieciątka Jezus i Matki Najświętszej, poczem wśród pieni nabożnych, uroczystego bicia w dzwony, procesja, barwna setkami chorągwi i sztandarów poniosła cudowną figurę do kościoła, gdzie Ją ustawiono na wielkim ołtarzu.

W świetle jarzących się świec, w złotych promieniach słońca, wpadających przez okna świątyni zagrały tysiącem barw polichromii ściany kościoła, spośród zieleni i kwiecia wielkiego ołtarza zajaśniała znowu złota statua Matki Boskiej, spoglądającej z dobrotliwym uśmiechem ku rozmodlonym tłumom wiernych jej zawsze rybaków.

C. L.



U progu nowego roku szkolnego

Tegoroczne lato dało możność wielu członkom Kół Szkolnych LMK nabrania sił i ochoty do dalszej pracy ligowej. W ośrodkach żeglarskich zetknęli się bezpośrednio z żywiołem wodnym, nauczyli się wielu rzeczy, które z pożytkiem dla rodzimego Koła będą mogli wykorzystać w swej całorocznej pracy.

Nad ogromnym i pięknym jeziorem Narocz spędziło lato 400 dziewcząt i chłopców. Mieszkali oni bądź w budynkach drewnianych Ośrodka, bądź też w namiotach, większość dnia spędzając jednak nie na lądzie, lecz na rozległej tafli jeziora, żeglując na licznych, pięknych i zwrotnych jachtach lub wiosłując na kajakach. Tylko wyjątkowo burzliwa pogoda mogła powstrzymać uczestników od ćwiczeń na wodzie: szkolić się w żeglarstwie trzeba dniem i nocą, w dobrą i złą pogodę. Pogoda jednak w tym roku sprzyjała wyjątkowo uczestnikom. Prócz ćwiczeń na wodzie zdobywali uczestnicy kursów wiele wiadomości teoretycznych, dotyczących żeglarstwa, spraw morskich i kolonialnych oraz naszej organizacji i jej obszernej działalności.

Dla młodszych uczestników zorganizowano naukę pływania i modelarstwa okrętowego; w końcu kursu odbyły się nawet regaty modeli pływających, a zwycięzcy konstruktorzy otrzymali piękne i cenne nagrody. Na podstawie przeprowadzonego egzaminu, bardzo wielu otrzymało stopień żeglarza, a kilku nawet sternika śródlądowej żeglugi jachtowej.

Drugi Ośrodek LMK dla młodzieży znajdował się we wsi Lubkowo na Pomorzu, nad Jeziorem Żarnowieckim, które graniczy z Niemcami Był on nie tak liczny, jak Ośrodek nad Narocza, zorganizowano go bowiem dopiero po raz pierwszy i chodziło o to, by zbadać miejscowe warunki, możliwość uprawiania żeglarstwa i kajakarstwa na jeziorze i t p.

W przyszłym roku niewątpliwie liczna gromadka młodzieży podąży na Żarnowiec, nad którym szumi wiatr od morza, od odległego tylko o 7 kilometrów Bałtyku.

Trzecim Ośrodkiem w którym młodzież zapoznawała się z żaglem i wiatrem był Ośrodek Okręgu Łódzkiego LMK nad Jeziorem Gosławickim. W Ośrodku tym przeważała jednak młodzież robotnicza, która po ciężkiej pracy w fabrykach Pabianic i Łodzi spędzała tutaj swój dwutygodniowy urlop.

Poznaniacy żeglowali na jeziorze Kiekrz, inni na swoich rodzimych wodach jezior i rzek, na Polesiu, na jeziorach Augustowskich, na wartkim nurcie rzek Podola i Małopolski. Wszyscy oni — przez piękny sport żeglarski lub wioślarski — związali się serdecznie i mocno z żywiołem wodnym, a przez to i z naszą organizacją, Liga Morską i Kolonialna, która te sporty słusznie uważa za jedne z najważniejszych czynników wychowania młodzieży w duchu morskim.

Żywioł wodny ma wielki wpływ na charakter i na kształtowanie się światopoglądu.

Walka o nowy, morski światopogląd — oto drugi etap naszej pracy dziś, u progu nowego roku szkolnego. Pełni energii i zapału winniśmy brać się teraz do pracy organizacyjnej. Trzeba pracować nad sobą samym, zdobywać i pogłębiać wiedzę o morzu i jego wszelkich problemach, trzeba też swą wiedzę w tym zakresie zdobytą przekazywać innym, dla których sprawy morskie i kolonialne są jeszcze obce.

Wielkie i trudne zadanie przerobienia Polaków na naród morski ciąży w głównej mierze na młodzieży Musi ona wzrastać w atmosferze pracy dla morza, by później, dorósłszy, móc na morzu utwierdzać byt Polski nie tylko niepodległej, ale i zasobnej, potężnej.

Cel jest wielki — ale droga doń prowadzi poprzez szarą, codzienną, nieraz mało efektowną pracę. Trzeba ją sobie dobrze, przezornie rozplanować, a potem skrupulatnie, konsekwentnie wykonywać.

Zebrania, odczyty, przedstawienia, śpiewy, modelarstwo, wystawy, wycieczki, czytelnictwo, wymiana listów z młodzieżą zza morza, kino, radio, kursy teoretyczne i praktyczne żeglarstwa i wioślarstwa, oto środki, którymi możemy utwierdzać nasz światopogląd i zdobywać dla sprawy morskiej swoich kolegów i rówieśników, a niejednokrotnie i starszych.

M.

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Zgodnie z zapowiedzią w poprzednim numerze podajemy dalszy ciąg wiadomości o Kołach, na podstawie przesłanych nam przed wakacjami sprawozdań.

Bardzo pomyślnie rozwija się działalność **Koła im. Eugeniusza Kwiatkowskiego przy Szkole w Skomielnie Białej.** Z ważniejszych wydarzeń w Kole należy wymienić „Dzień morza polskiego", urządzony dla upamiętnienia rocznicy odzyskania dostępu do morza z następującym programem: 1) nabożeństwo z udziałem miejscowych organizacyj, 2) uroczyste otwarcie wystawy morskiej w sali szkolnej, 3) wieczornica morska. Eksponaty na wystawę członkowie przygotowywali w ciągu 8 miesięcy, obejmowała ona działy: piękno morza polskiego, nasza flota wojenna i handlowa, co nam daje morze, Gdynia — nasze okno na świat, żądamy kolonij dla Polski, modele, rysunki i wykresy. Honorowe miejsce na wystawie zajmował portret patrona Koła p. Ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, przesłany przez niego na wystawę oraz książka „Kronika o polskim morzu" z własnoręczną dedykacją Pana Ministra. Duże zainteresowanie budził wielki model statku „Polonia".

Koło przy Szkole Powsz. Nr. 2 w Tczewie postępując w myśl przyjętych haseł „Budujmy okręty — zdobywajmy kolonie", cały swój wysiłek skierowało ku realizacji wymienionych haseł w granicach swych możliwości. Członkowie pracowali z zapałem przez cały rok, w końcu roku szkolnego urządzili akademię pod tyt. „Dzień morza", w czasie której zebrali Zł. 47.38. Pieniądze te w całości przekazano na FOM. Życzymy Kołu pomyślnej pracy w bieżącym roku szkolnym.

Bardzo żałujemy, że nie możemy w całości umieścić sprawozdania z rocznej działalności, które nadesłało nam **Koło przy Szkole Ćwiczeń Państw. Seminarium Naucz. Żeńsk. w Lesznie (woj. poznańskie)**, mogłoby ono bowiem służyć za przykład innym Kołom, jak należy pisać sprawozdania a ponadto jest dowodem naprawdę poważnej i rzetelnej pracy członków. Podamy tu niektóre wyjątki z tego sprawozdania, a więc: 1) działalność finansowa: dochód Zł. 191.26, wydatki Zł. 184.70, saldo w dniu 6. VI.37 — Zł. 6.56. Na FOM przekazano Zł. 65.60. 2) organizacja pracy wewnętrznej: praca Koła odbywa się planowo według z góry ustalonego programu, a) cel pracy członków Koła: młodzież pracowała z myślą rozbudowy Polski na morzu. b) Cel pracy opiekunki Koła: wychować pokolenia ludzi znających morze, związać ich uczuciowo z morzem oraz przygotować do budowy polskiej przyszłości na morzu, c) Realizowanie celu odbywało się na 5 odcinkach pracy: 1) sekcja odczytowa przygotowała 5 odczytów na tematy związane z morzem, koloniami, marynarką wojenną i handlową, przyrodą morza i Pomorza. Sekcja wydała „Jednodniówkę", uzupełniła „Album morski", zebrała obrazki i ryciny morskie 2) Sekcja imprezowa urządziła razem z innymi organizacjami szkolnymi uroczysty obchód w dniu 11 listopada. Sama zorganizowała akademię na dzień 10 lutego i urządziła wystawę morską i kolonialną, 3) Sekcja korespondencyjna nawiązała korespondencję z Polonią amerykańską oraz Kołami Szkolnymi LMK w Czarnkowie i Bydgoszczy. 4) Sekcja biblioteki morskiej zebrała 25 książek, pochodzących z darów członków Koła, 5) propaganda na rzecz FOM przez zbieranie i sprzedaż starych gazet i flaszek. Inwentarz Koła stanowią: Kronika Koła, „Jednodniówka", album morski, 16 obrazków z widokami zamorskimi, obrazki z życia marynarki wojennej i handlowej, 2 obrazki łodzi podwodnych ulepione ze znaczków FOM, model żaglowca „Dar Pomorza", model żaglówki, model statku „Batory" i m/s „Piłsudski", kolekcja rycin z życia Gen. Orlicz-Dreszera, obraz p. t. „Liga Morska i Kolonialna", obraz przedstawiający statek „Polonia", obraz — wybrzeże Morza Bałtyckiego, 3 banderki płócienne LMK. W okresie sprawozdawczym t. j. od 1.IX. 36 do 6.VI. 37 r. Koło złożyło na książeczkę Komunalnej Kasy Oszczędności Zł. 49.70. Prezeską Koła jest Krystyna Musiałówna, sekretarką Dorota Skoracka, opiekunką p. Matylda Sudhoff.

Koło przy Gimnazjum S. S. Urszulanek w Kołomyi założone w końcu r. 1935 przez p. Wojtiszek liczy obecnie przeszło 80 członkiń. W ubiegłym roku szkolnym urządziło ono w szkole „wielką zabawę morską", na którą oprócz całej szkoły i grona nauczycielskiego przybyły również osoby z miasta. Sale udekorowano, naśladując dno morskie, na ścianach wisiały rozmaite ryby, korale, gąbki, rozgwiazdy, ślimaki w karykaturze z twarzami ludzkimi. Na suficie były zrobione fale z różnych odcieni niebieskiej i zielonkawej bibułki. Lampy — ryby świecące rozświetlały te „wodne głębiny". Na wstępie przewodnicząca Koła wygłosiła przemówienie o znaczeniu LMK. Na zebraniach miesięcznych wygłoszono wiele referatów, posługując się episkopem dla zilustrowania pogadanek. Koło wprowadziło naukę wyrazów ze słownika morskiego. Przewodniczącą Koła jest Hanna Masztelarzówna.

Z kraju i ze świata

PODRÓŻ ĆWICZEBNA DARU POMORZA

W dniu 18 września wyruszył w podróż ćwiczebną statek szkolny „Dar Pomorza", zabierając na swym pokładzie 56 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej oraz 18 chłopców okrętowych rekrutujących się z uczniów szkół powszech-

nych, mających zamiar poświęcić się zawodowi marynarskiemu. Podróż ma trwać siedem miesięcy, a trasa jej prowadzi przez Casablankę, do Para (ujście Amazonki), Martynika, Port of Prince, Havana i Gdynia.

Hitler przeciwko bolszewizmowi. W Norymberdze rozpoczął się w dniu 7 września trzeci zjazd partyjny Narodowych Sosjalistów. Zjazd tegoroczny ma charakter szczególnie uroczysty. Kanclerz Hitler wygłosił kilka przemówień, w których podkreślił z ogromnym naciskiem, że nie ustąpi w walce z bolszewizmem, który uważa za bastion międzynarodowego żydostwa.

Manewry wojsk polskich, jakie w roku bieżącym odbyły się na Pomorzu, wykazały wspaniałą postawę wojska, jego doskonałe wyćwiczenie techniczne, wytrzymałość w trudnych warunkach terenowych. Szczególnie odznaczyła się piechota, dowodząc raz jeszcze, że nadal jest najważniejszą bronią w bitwie. W manewrach, oprócz najwyższych dostojników wojskowych w Polsce z marsz. Śmigłym-Rydzem na czele, wzięli udział szefowie sztabów Estonii i Finlandii. W dniu 14 września pułki powróciły do swych garnzonów, witane serdecznie przez ludność miast.

Śmierć prezydenta Masaryka. W dniu 14 września zmarł b. prezydent Czechosłowacji Tomasz Masaryk, okrywając cały swój kraj wielką żałobą. Masarykowi nadał naród czechosłowacki miano „Oswobodziciela" i rzeczywiście człowiek ten od wielu lat, a zwłaszcza od czasu wybuchu wojny pracował i walczył o wyzwolenie narodu czechosłowackiego, który też otaczał go miłością i uznaniem, czemu dał wyraz chociażby czterokrotnym wyborem Masaryka na prezydenta Republiki.

Niedole Polaków w Gdańsku. Na terenie w. m. Gdańska doszło do nowego pogwałcenia praw ludności polskiej. Zostało tam wydane zarządzenie, aby dzieci, uczęszczające dotychczas do szkół Macierzy Szkolnej, zostały natychmiast przeniesione do szkół niemieckich. Kiedy większość rodziców nie usłuchała tego wezwania, policja gdańska zatrzymywała dzieci, zdążające do szkoły polskie i przymusowo odprowadzała je do szkoły niemieckiej, aresztując jednocześnie w kilku wypadkach opornych rodziców, a na innych nakładając mandaty karne. To postępowanie władz gdańskich wywołało zrozumiałe oburzenie wśród ludności polskiej. Dopiero na protest Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku aresztowani zostali wypuszczeni na wolność. Zarządzenie jednak w sprawie przymusu uczęszczania dzieci polskich do okręgowych szkół niemieckich nie zostało cofnięte.

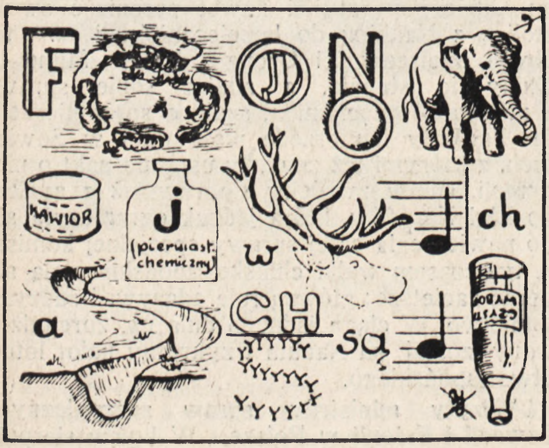
Wojna chińsko - japońska. Burza, która rozpętała się znowu przed kilku tygodniami na Dalekim Wschodzie nie ucichła bynajmniej; między wojskami japońskimi i chińskimi toczą się nadal krwawe walki. Silne, wyposażone w nowoczesne środki wojska japońskie posuwają się naprzód, zajmując nowe obszary, wskutek czego Chińczycy musieli nawet przenieść swoją stolicę z Nankinu do bezpieczniejszej w tej chwili miejscowości Czong - King. Mimo to Chiny nie ustępują, a zdając sobie sprawę z przewagi przeciwnika, szukają sprzymierzeńca. Znalazły ich przede wszystkim w Sowietach, z którymi też zawarły ostatnio pakt o nieagresji. Chiny zwróciły się również z apelem do Ligi Narodów, która jednak ograniczyła się do powierzenia całej sprawy specjalnej komisji. A tymczasem walki chińsko-japońskie stają się coraz zaciętsze; główną rolę odgrywać zaczyna lotnictwo. W ciągu jednego dnia np. zorganizowany został na Nankin trzykrotny nalot lotnictwa japońskiego.

Wizyty ministrów spraw zagranicznych Szwecji i Estonii w Polsce. W końcu sierpnia bawił w Polsce szwedzki minister spraw zagranicznych p. Sandler, a w początku września estoński minister spraw zagranicznych p. Akel.

Z Ligi Narodów. W Genewie zebrała się w pierwszych dniach września na zwyczajną sesję Liga Narodów. Rozpoczęcia tej sesji oczekiwano z pewnym niepokojem, gdyż wyłonić się mogło na niej wiele drastycznych spraw. Przede wszystkim przewodniczącym sesji Rady Ligi miał być, bo tak wypadało z kolejności, przedstawiciel Hiszpanii rządowej, który mógł już otwierając sesję wygłosić przemówienie, niemiłe dla zwolenników gen. Franco. Z tego też względu kłopotliwą wydawała się sprawa wyborów uzupełniających do Rady Ligi Narodów, gdyż właśnie w tym roku kończy się mandat Hiszpanii. Poza tym dużo zastrzeżeń budził zgłoszony projekt podziału Palestyny, dalej obawiano się, aby zjawienie się negusa Haile Selasie lub jego przedstawiciela nie utrudniło roli Ligi, która chciałaby zjednać sobie z powrotem Italię. Pierwsze dni sesji przyniosły wprawdzie pewne odprężenie; delegat Hiszpanii bardzo taktownie nie wspomniał o wojnie domowej swego kraju, Haile Selassie nie przybył do Genewy, a sprawa Palestyny została powierzona specjalnej komisji, która ją ma jeszcze raz rozpatrzyć. W sprawie tej zabierał głos min. Beck, podkreślając, że ma ona szczególne znaczenie dla Polski, jako część zagadnienia emigracji żydowskiej tak doniosłej dla nas ze względu na przeludnienie. Już w następnych jednak dniach delegat Hiszpanii wystąpił z ostrym przemówieniem. Narazie odbiło się to niepomyślnie na interesach Hiszpanii, która przepadła przy wyborach do Rady Ligi. Nie przeszła zresztą i Turcja, a do Rady weszła Belgia, która początkowo nie wysuwała swej kandydatury.

Rozrywki umysłowe

9. REBUS



Z podanego rebusu należy odczytać dziewięcio-wyrazowy pewnik, o początkowych literach: **F, w, o, k, o, w, z, n, s.**

Ryszard Jachowicz (Warszawa).

Za rozwiązanie rebusu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań **(wyłącznie na kartkach pocztowych)** upływa **28 października b. r.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem: **ROZRYWKI UMYSŁOWE.**

ROZWIĄZANIA

„POLSKA NA MORZU" Nr. — 8 — Sierpień 1937 r.

7. ZAMIENIANKA — LOGOGRYF.

NAZWY STOLIC EUROPEJSKICH:

Haga, Wiedeń, Madryt, Londyn, Sofia, Praga; Budapeszt, Lizbona, Berlin, Ateny; Paryż, Moskwa, Helsinki, Warszawa, Sztokholm, Tirana.

Rozwiązania główne:

GDYNIA — PORT POLSKI.

Zamieniankę-logogryf bezbłędnie rozwiązało 362 osoby. Frekwencja niebywała i rekordowa!

W związku z tym, Redakcja „Polski na Morzu" zwiększyła ilość nagród do 10-ciu i w rezultacie książki otrzymują pp.:

1. **Markiewicz Alojzy** — Bydgoszcz, Grunwaldzka 7 m. 7.
2. **Grzośko Franciszek** — Stanisławów, Ciasna 2 (domy miejskie).
3. **Pawłowski Telesfor** — Żyrardów, Kilińskiego 8 m. 7.
4. **Osiekowa Stefania** — Toruń, Mickiewicza 56 m. 8.
5. **Dąbrowski Z.** — Sarny, Jerozolimska 15.
6. **Szczepański Stanisław** — p-ta Dzierzkowice, w. Ludmiłówka, pow. Janów-Lubelski.
7. **Krawczykówna Urszula** — Chojnice, Świętopełka 9.
8. **Nawrotek Jan** — Pionki, Państw. Wytwórnia Prochu, Elektrownia.
9. **Moszny Herbert** — Siemianowice Śl. — Powstańców 22.
10. **Maliszewski Zygmunt** — Inowrocław, Marsz. J. Piłsudskiego 19 m. 4.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. **REDAKTOR: Henryk Sikorski**

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.